

SULINA — PORTO-FRANC

(1870 — 1939)

PETRU ZAHARIA

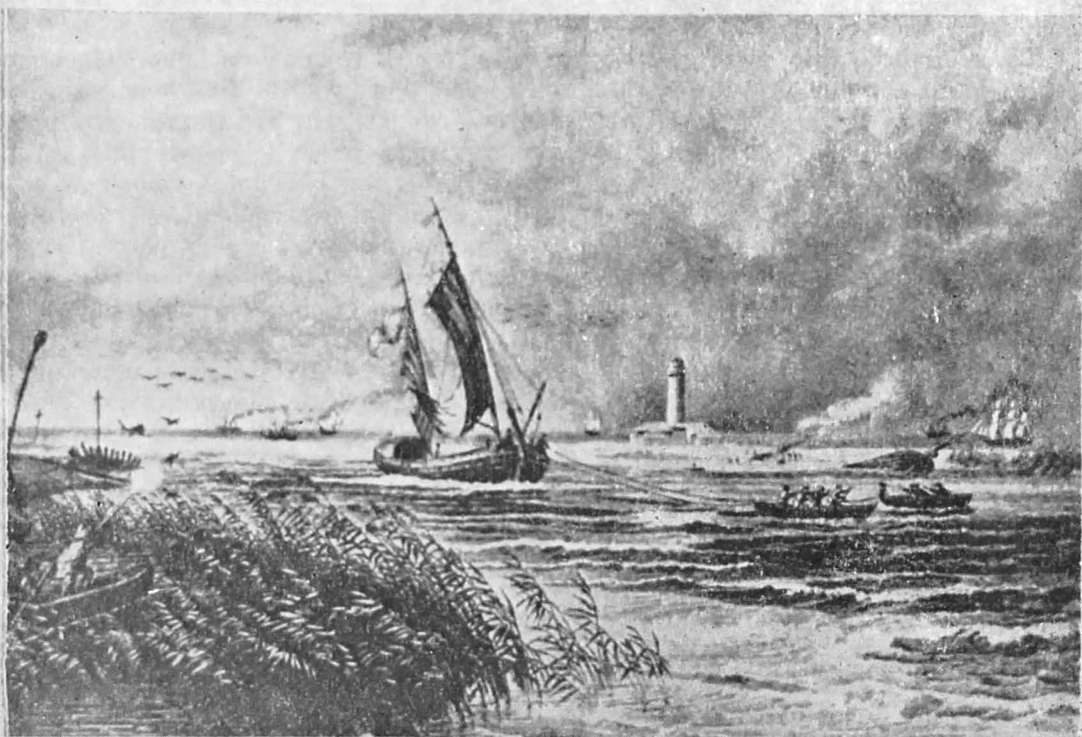
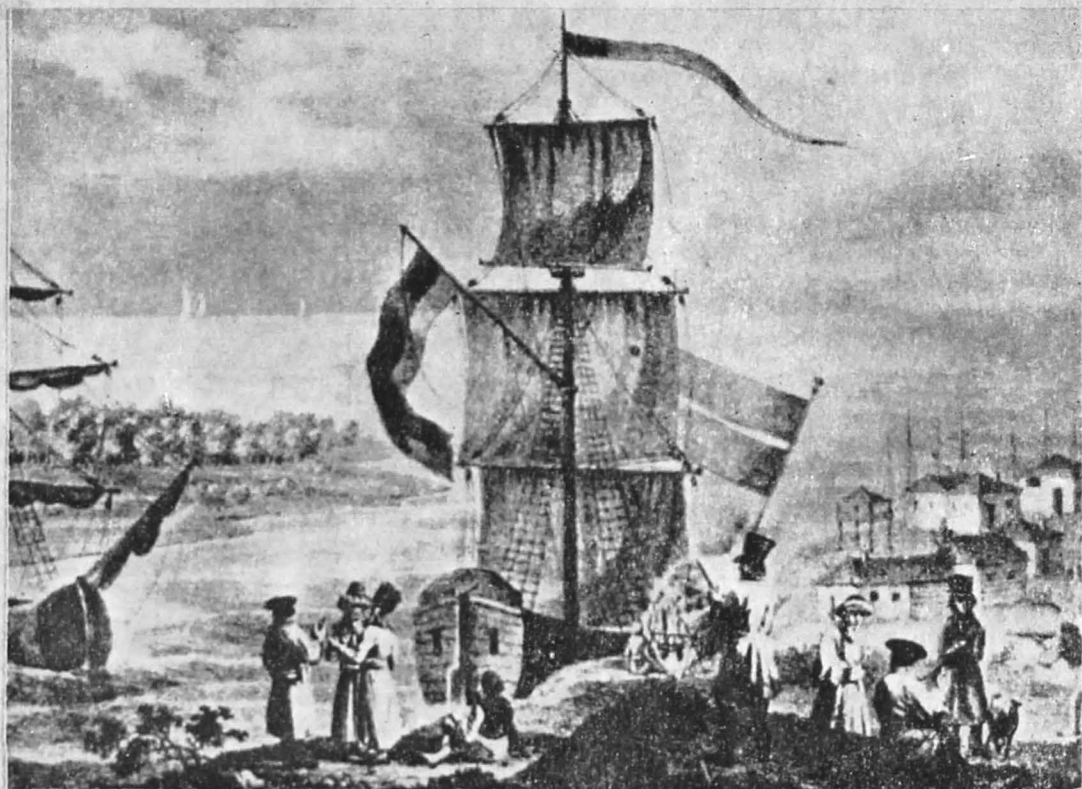
Paralel cu acțiunea de restrângere a drepturilor de monopol al Turciei asupra comerțului exterior — după tratatul de la Kuciuk-Kainargi din 1774 — avea loc fenomenul integrării din ce în ce mai pronunțate a economiei românești în sfera schimburilor internaționale. Vorbind despre însemnătatea Sulinei și a gurilor Dunării, Marx arăta: „... cine ține în mâinile sale gurile Dunării e stăpîn pe Dunăre — această cale spre Asia — și implicit pe o mare parte din comerțul Elveției, Germaniei, Ungariei, Turciei și mai ales al Moldovei și Valahiei”¹.

Transformările economice, sociale și politice care au avut loc în lume la începutul secolului XIX au inaugurat protecționismul vamal. Porturile au fost cele care s-au resimțit cel mai mult de pe urma acestei politici economice. Alte greutăți aduceau prejudicii serioase comerțului internațional, printre care lipsa căilor de comunicație, slabele mijloace de transport, lipsa de garanții pentru comercianți. Tehnica vamală a creat diverse instituții al căror obiectiv comun era de a atenua mecanismul fiscal și protector, de a împăca în măsura în care era posibil existența taxelor sau prohibițiilor cu nevoie unei circulații ample și ușoare a mărfurilor. Una dintre aceste instituții a fost portul franc², care, alături de tranzit, antrepozite, zone libere, și-au găsit întrebuințarea în diverse regiuni ale lumii.

În vremea însă, cînd în alte părți regimul porturilor libere căzuse în desuetudine, la noi, în condițiile economiei românești în curs de dezvoltare din prima jumătate a sec. XIX porturile france erau nu numai posibile, dar și pe deplin necesare. Important este că s-au găsit oameni, atunci, care să înțeleagă acest lucru³.

Dezvoltarea portului Sulina la începutul secolului XIX a fost posibilă datorită dezvoltării comerțului dunărean. Transformîndu-se treptat dintr-un sat de pescari într-un oraș-port, la mijlocul secolului XIX, Sulina și-a mărit populația și suprafața, și-a dezvoltat meșteșugurile, a devenit un centru comercial atrăgător pentru comerțul european.

Portul Sulina va prezenta o trăsătură cu totul particulară în perioada porto-franc. Din punct de vedere vamal era un port franc conform articolului 53 al Tratatului de la Berlin din 1878 care legifera situația juridică anterioară (conferirea regimului de port franc în 1870 de către Turcia). Din punct de vedere administrativ, se deosebea de celelalte porturi dunărene prin faptul că problemele legate de poliția fluvială erau rezolvate de



Comisia Europeană a Dunării, prin reprezentantul ei Căpitanul Portului Sulina. De asemenea lucrările în port (construcții de cheiuri, diguri, adâncirea albiei, etc.) erau efectuate de serviciul tehnic C.E.D. Poliția și administrația orașului precum și alte probleme comerciale și vamale erau rezolvate de autoritățile locale ⁴.

Transformarea Sulinei în porto-franc s-a făcut începînd cu 1856 odată cu modificările internaționale ale regimului juridic al Dunării și a durat pînă în 1870 cînd Turcia a recunoscut existența sa oficială prin actul din 29 aprilie 1870. Faptul că la Paris, Conferința de pace stipula că navigația pe Dunăre pentru vasele de comerț și pasageri era liberă și se desființau toate privilegiile acordate unor societăți, deschidea Dunărea pentru comerțul european și implicit creștea importanța orașului port Sulina ⁵.

Încă de la 1861, delegatul francez în Comisia Europeană a Dunării, examinînd situația Sulinei, cerea guvernului otoman acordarea statutului de port franc orașului, deoarece „acest lucru nu făcea decît să confirme situația existentă de mulți ani, mărfurile debarcate în port erau deja scutite de vamă dar pentru o perioadă limitată ⁶.

Primul document care marca un statut special portului Sulina este de la 28 februarie 1857 ⁷. Articolul 3 al documentului arăta înființarea Căpitaniei portului precum și rolul care urma să-l aibă căpitanul portului în poliția fluvială din port și rada portului. Actele ulterioare din 1860 ⁸, 1865 ⁹, 1870 ¹⁰, au reglementat atribuțiile juridice și statutul Căpitaniei portului Sulina.

Ca urmare a modificărilor petrecute la Sulina începînd cu 1856, Turcia a decis la 29 aprilie 1870 ¹¹ să acorde portului statutul de porto-franc legalizînd astfel situația anterioară cu privire la scutirea de vamă acordată mărfurilor ce intrau sau ieșeau din port cu excepția acelor a căror export era prohibit în Imperiul Otoman. Această scutire nu se întindea asupra mărfurilor transportate pe uscat, ele trebuind să plătească la Sulina drepturile obișnuite înainte de a părăsi acest oraș, pentru noua lor destinație. Imunitatea urma să fie acordată numai unei anumite zone din port, zonă care urma să fie delimitată; dar lucrările de delimitarea zonei neavînd loc, portul Sulina a devenit porto-franc pe întreaga suprafață.

Situația de la gurile Dunării s-a schimbat ca urmare a revenirii Dobrogei la România după obținerea independenței sale de stat, consfințită prin Tratatul de pace de la Berlin din iulie 1878.

**PL. I FIG. 1 SULINA DUPĂ O STAMPĂ GERMANĂ DE LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XIX-LEA
FIG. 2 BRAȚUL SULINA LA VĂRSARE (ÎN 1856)**

PL. I 1. SOULINA, D'APRÈS UNE ESTAMPE ALLEMANDE DE LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XIX SIÈCLE.

2. EMBOUCHURE DE SOULINA VERS 1856.

DIE I-STE TAFEL; 1. SULINA AM ANFANG DER XIXte JAHRHUNDERT (NACH DEN DEUTSCHE STICH).

2. DER SULINA ARM AN MÜNDUNG (IN 1856 JAHR)

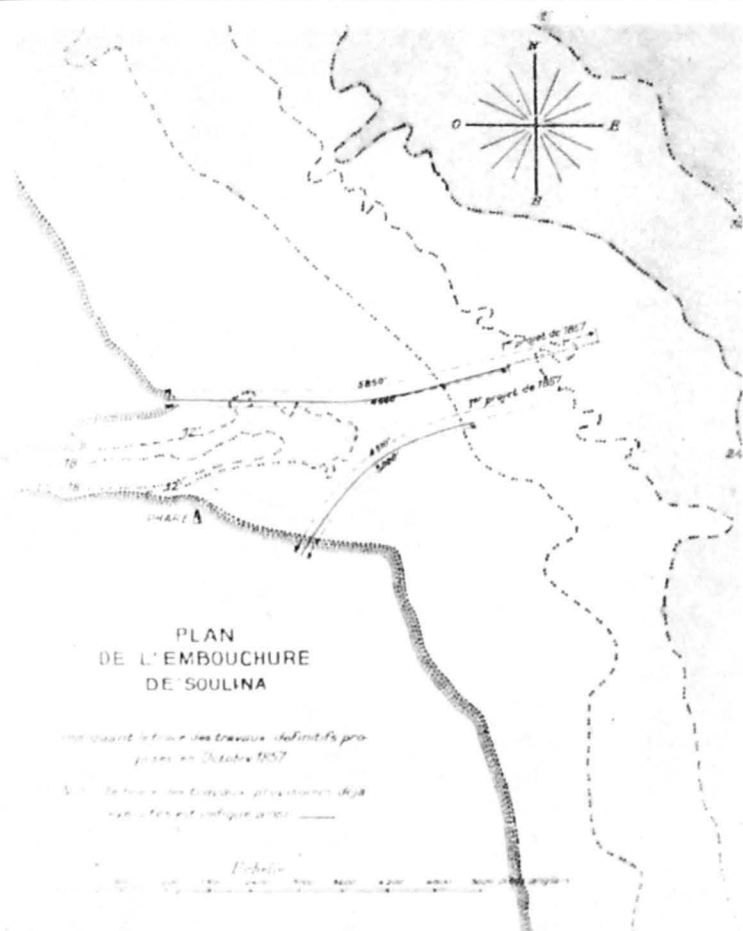
**PL. II FIG. 1 PROIECTUL CANALULUI SULINA ÎN ANUL 1857
FIG. 2 LUCRĂRILE EXECUTATE PE BRAȚUL SULINA ÎNTRE 1868—1902**

PL. II 1. PLAN DE L'EMBOUCHURE DE SOULINA À 1857.

2. COUPURES EXÉCUTÉES DANS LE BRAS DE SOULINA DE 1868 À 1902.

DIE II-TE TAFEL: 1. DAS PROJEKT DER SULINA — KANAL IN 1857 JAHR.

2. DIE ARBEITEN AUF DIE SULINA — ARM DURCHFABRT, HABEN (1868—1902 JAHREN).



PLAN
DE L'EMBOUCHURE
DE SOULINA

Le plan a été dressé en Octobre 1857
 Les travaux ont été terminés en Octobre 1857



COUPURES EXÉCUTÉES DANS LE BRAS DE SOULINA DE 1868 A 1902

Echelle 3 Millimètres pour 100 Mètres
 1:3000



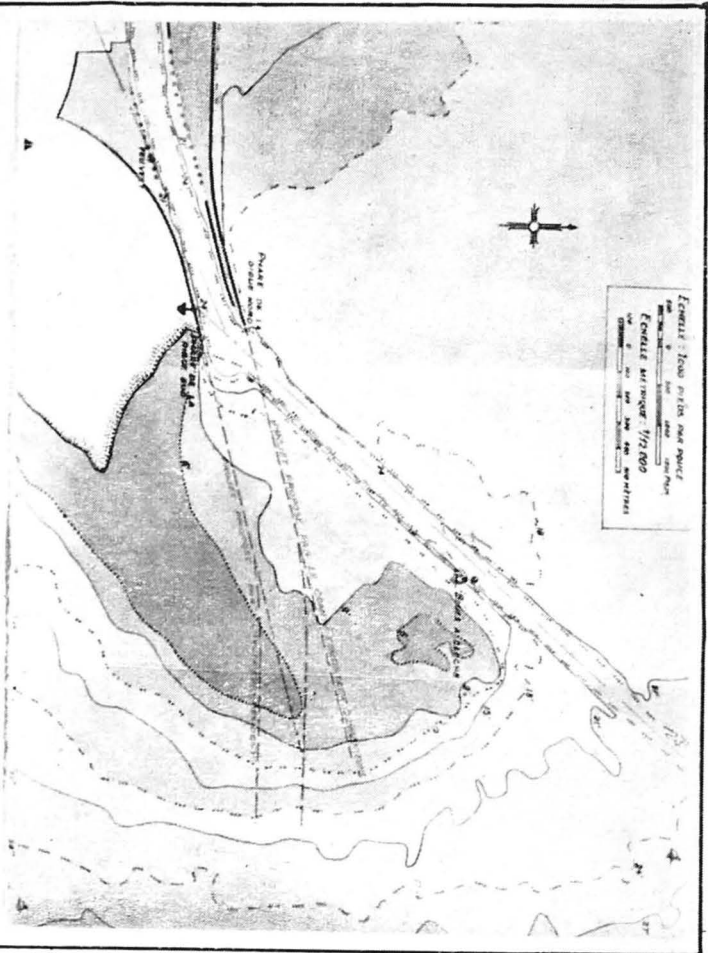
N° I	Petit M	1868	69	N° VI	Moussale	1888	89
N° II	TOTAL S ^t GEORGES	1880	82	N° VII	GRAND M MOÛTE INFÉRIEURE	1890	93
N° III	PARADIS	1881	84	N° VIII	GONDVA VENIRO	1894	97
N° IV	ARGAÏNIS SUPERIEUR	1885	86	N° IX	ARGAÏNIS	1897	98
N° V	ARGAÏNIS INFÉRIEUR	1886	87	N° X	GRAND M MOÛTE SUPERIEURE	1898-1902	

CET OUVRIAGE A ÉTÉ RÉVISÉ LE 15 OCTOBRE 1897 PAR M. LE GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA MEDITERRANÉE ET A ÉTÉ CORRIGÉ PAR M. LE GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA MEDITERRANÉE

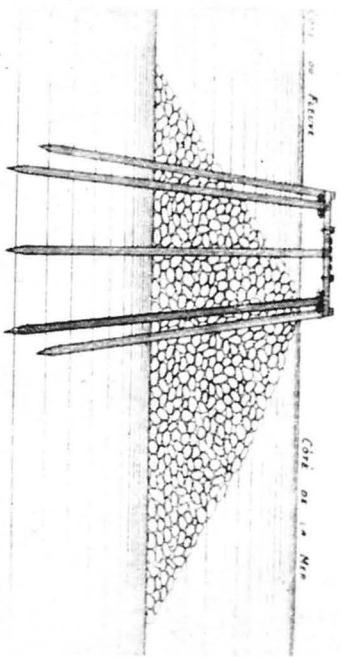
PL. III FIG. 1 BRATUL SULINA LA 1921 FIG. 2 PLANUL DIGURILOR PROVIZORII

PL. III 1. LE BRAS DE SOULINA À 1921. 2. LE PLAN DES DIGUES PROVISOIRES.

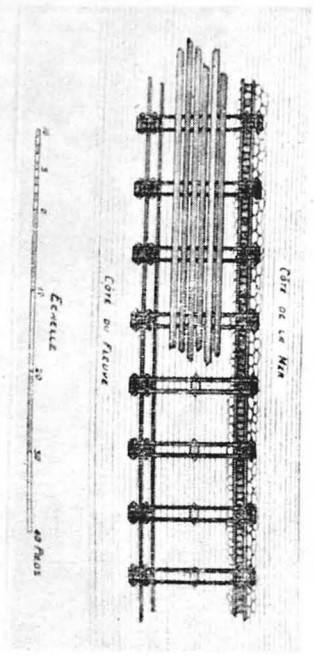
DIE III-TE TAFEL: 1. DER SULINA ARM IN 1921 JAHR. 2. DER PLAN DER PROVISORISCHE DEICHEN.



PROFIL



PLAN



Regimul juridic de la gurile Dunării, statutul de porto-franc al Sulinei era recunoscut de guvernul român prin aprobarea Tratatului de pace care confirma toate tratatele, aranjamentele, privilegiile și obligațiile încheiate de Imperiul Otoman înainte de 1877 referitoare la comerțul pe Dunăre¹². Parlamentul român întărește statutul de porto-franc al orașului prin legea votată la 15 februarie 1880¹³.

După primul război mondial contrabanda de la Sulina dezvoltându-se foarte mult, guvernul român a preconizat măsuri menite a opri prin restrângerea zonei porto-franc. În 1929 Comisia Europeană a consimțit la cererea guvernului român, modificarea limitelor portului franc fără a atinge prin aceasta cu nimic regimul juridic al portului¹⁴.

La 1 martie 1939 s-a semnat la București un nou acord internațional referitor la Comisia Europeană. Fără să desființeze din punct de vedere politic și juridic Comisia Europeană, actul acesta schimbă în fapt situația la gurile Dunării, trecînd în întregime pe seama României perceperea taxelor de navigație, îndeplinirea lucrărilor de dragaj, poliția navigației și asigurarea libertății de navigație. În rezumat, cele 23 articole prevedeau: încetarea puterilor Comisiei Europene în portul și rada Sulinei; încetarea puterilor sanitare ale Comisiei Europene pe Dunărea maritimă și la Sulina; aplicarea regulamentului de navigație și de poliție a navigației în Dunărea maritimă de către statul român; intrarea în vigoare la Sulina a unui nou regim juridic prin reintroducerea taxelor vamale; etc. În ziua de 17 mai 1939 s-a desfășurat la Sulina solemnitatea simbolică a ridicării pavilionului românesc, în locul pavilionului C.E.D. Din acea zi Sulina înceta să mai fie un port-franc¹⁶.

REGIMUL ADMINISTRATIV AL PORTULUI SULINA 1856—1939

Pînă la Tratatul de la Berlin (1878), portul Sulina a fost administrat sub supravegherea Comisiei Europene de un căpitan de port turc care avea toate atribuțiile administrației turcești portuare¹⁷. După 1878 cînd Sulina aparținea României situația s-a modificat — căpitanul de port era un agent al C.E.D.-ului. În această calitate, el nu avea în competența sa decît problemele de resort ale C.E.D.-ului, iar celelalte probleme care se ridicau erau de competența autorităților românești¹⁸. Guvernul României a numit la Sulina un comisar însărcinat cu apărarea intereselor sale comerciale și poliția orașului¹⁹. La 2 iulie 1882, guvernul a creat un Comisariat maritim al portului care avea în competența sa problemele care nu priveau Căpitanul portului Sulina²⁰. După 1917 și pînă la desființarea regimului de porto-franc, Comisarul maritim va cumula și funcția de căpitan al portului, autoritatea românească fiind în felul acesta consolidată²¹.

AVANTAJELE STATUTULUI DE PORTO-FRANC PENTRU ORAȘUL SULINA

Datorită situației pe care o avea la gurile Dunării, Sulina a putut să fie declarată porto-franc. Un rol important în acordarea acestui statut l-a avut Comisia Europeană a Dunării. Acest lucru și-a pus amprenta asupra dezvoltării ulterioare a orașului, Sulina

PL. IV FIG. 1 PRELUNGIREA DIGURILOR DIN PORTUL SULINA (1921—1930)

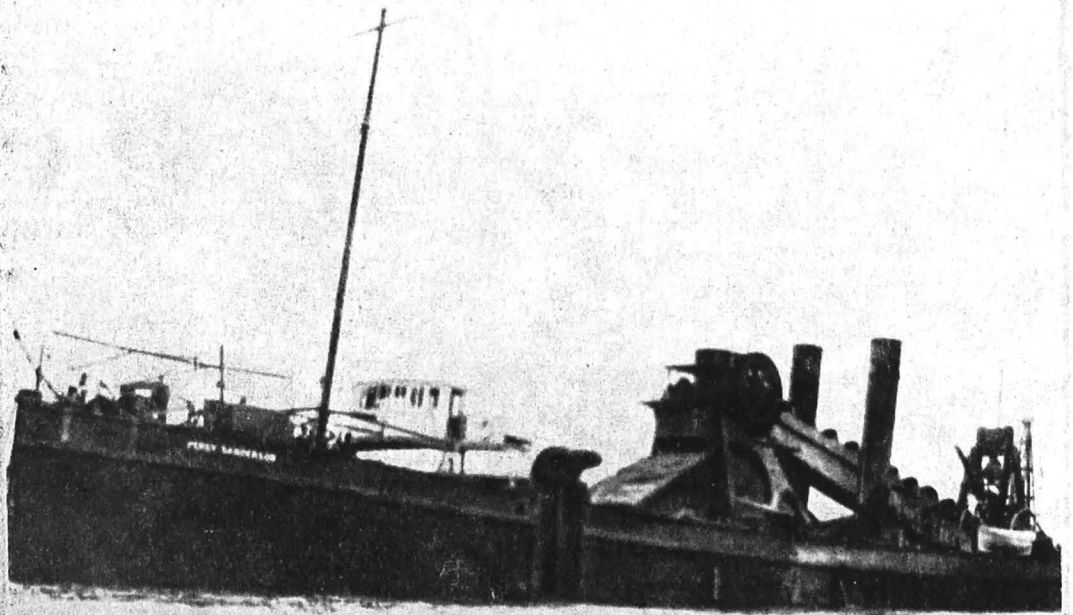
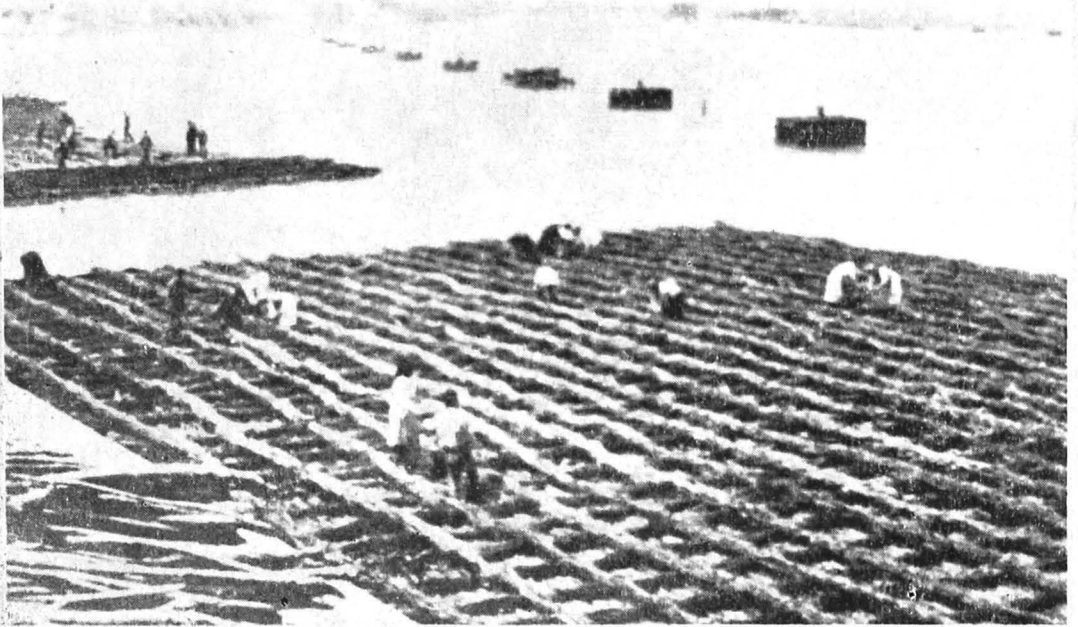
FIG. 2 DRAGA «PERCY—SANDERSON»

PL. IV 1. PROLONGEMENT DES DIGUES (1921—1930).

2. DRAGUE À GODETS PERCY-SANDERSON.

DIE IV-TE TAFEL: 1. DIE VERLÄNGERUNG DER DEICHEN AUS DEN HAFENSTADT SULINA (1921—1930)

2. DAS BOOT PERCY-SANDERSON.



devenind unul din orașele cele mai înfloritoare, un port modern al României din acea perioadă. Succesele de navigație, înregistrate la Sulina, la începutul secolului XIX erau îngreunate de obstacole care continuau să stea în calea navigației. Dintre acestea trebuie amintite dificultățile date de împotmolirea gurilor Dunării, de unde și imposibilitatea pentru vasele mari de a pătrunde din mare spre Galați. Erau necesare lucrări de întreținerea brațului Sulina și nu au lipsit inițiativele. La 10 decembrie 1838 s-a creat o „Societate de acțiuni” pentru a menține adâncimea brațului Sulina²²; Convenția dintre Austria și Rusia din 1840, prin care guvernul austriac stabilea la Sulina un agent consular, care era în același timp și agent al „Companiei de vapoare Lloyd”, care avea rolul de a veghea întreținerea gurii fluviului²³. Aceste inițiative nu au dat nici un rezultat practic. La aceste greutăți se mai adăugau cuantumul cheltuielilor de navigație, chiria pretinsă de proprietarii vaselor mai mici, carantina, modul de lucru al administrației locale otomane, neexecutarea legilor și contractelor, venalitatea, toate acestea „făceau ca aici comerțul să fie foarte dificil și periculos”.

În vederea înlăturării acestor neajunsuri Comisia Europeană a Dunării înființată în 1856 a trecut la executarea unor lucrări de ameliorare pe brațul și în portul Sulina. Aceste lucrări urmăreau înlăturarea obstacolelor naturale de pe brațul Sulina; redresarea și îndreptarea albiei fluviului în diverse puncte; menținerea adâncimii brațului Sulina, etc.

Ca urmare a măsurilor luate Sulina a devenit cel mai bun port de pe coasta occidentală a Mării Negre, naufragiile s-au micșorat într-o proporție importantă și în caz de accidente se putea conta pe ajutorul personalului de salvare al Căpitaniei portului

Portul Sulina a fost amenajat prin construcții de diguri. Primele diguri au fost construite între 21 aprilie 1858 și 31 iulie 1861²⁴, ele fiind consolidate și mărite apoi prin lucrările întreprinse între 1866—1931²⁵. În aceeași perioadă s-au construit cheiuri din lemn și piatră²⁶ în anumite puncte ale malului portului Sulina. S-au mai executat un număr important de lucrări fluviale destinate a pune brațul Sulina într-o stare de navigabilitate corespunzătoare. S-a construit o clădire pentru instalarea definitivă a serviciilor administrative ale portului și a biroului de perceperea taxelor²⁷. Concomitent cu problemele legate de adâncimea gurii și brațului Sulina, C.E.D.-ul s-a preocupat de reglementarea circulației pe această parte a fluviului prin înființarea Căpitaniei portului Sulina. Reglementarea navigației a avut ca efect diminuarea abuzurilor căpitanilor de vase și a riscurilor la care ei erau expuși. În plus navigația nu mai era jenată de măsuri de carantină excesivă cum se întâmplă în mod eurent înainte de 1856. Cheltuielile pe care navigația era obligată să le suporte s-au diminuat²⁸. Prețurile cerute de remorhere pentru a conduce un vas din radă în portul Sulina se ridicau înainte de 1856 la o sumă exorbitantă. Această sumă a fost diminuată în 1879 la a zecea parte din ceea ce reprezintă înainte, datorită prețului rezonabil pentru care căpitanii portului puneau la dispoziție remorcherele.

Industria orașului era reprezentată de „Întreprinderea Giovani Carnana” (turnătorie și reparații navale), Uzina de apă, trei mori de aburi, 69 de mici întreprinderi²⁹. De asemenea la Sulina au funcționat ateliere și șantiere C.E.D. pentru: reparația materia-

PL. V FIG. 1 ATELIERELE COMISIEI EUROPENE LA SULINA

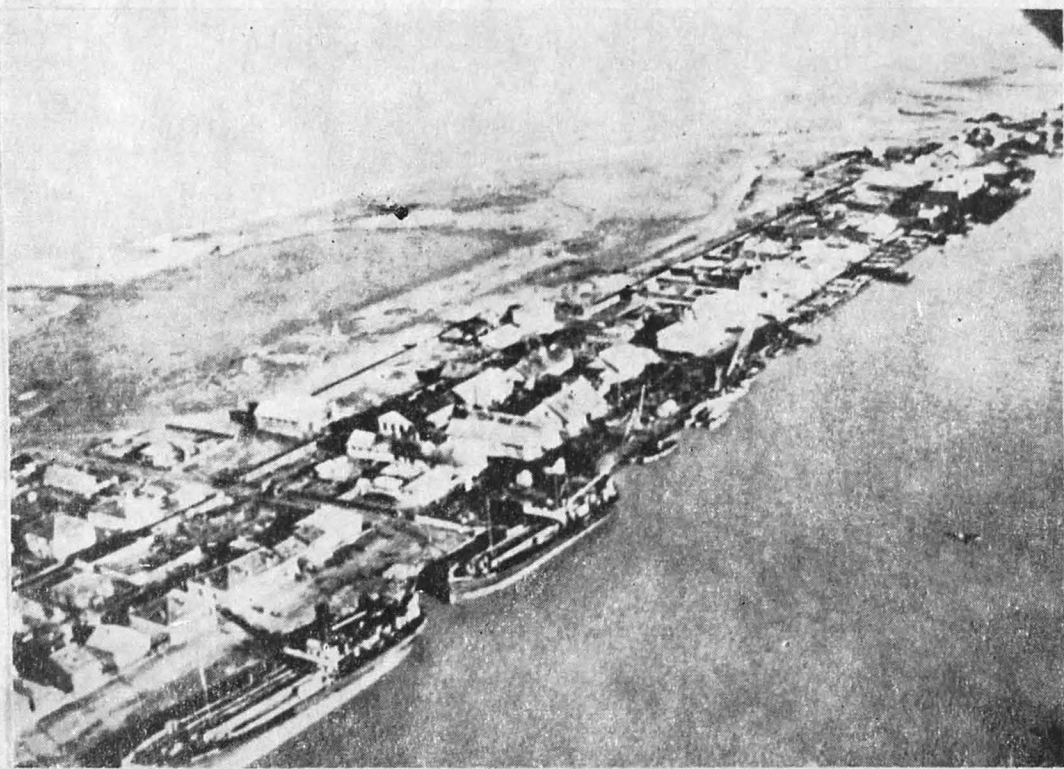
FIG. 2 SULINA ÎN 1930 (MALUL STÎNG)

PL. V I. ATELIÈRS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE À SOULINA.

2. SOULINA EN 1930, RIVE GAUCHE.

DIE V-TE TAFEL: 1. DIE ARBEITSRÄUME C.E.D. VON SULINA (1930 JAHR).

2. DER HAFENSTADT SULINA (DAS LINKS UFER).



lului plutitor; confecționarea sau punerea în stare de funcționare a utilajului necesar echipelor de muncitori; confecționarea pieselor din lemn sau fier utilizate pentru lucrările de diguire sau cele fluviale; pentru repararea și întreținerea tuturor clădirilor Comisiei la Sulina, Tulcea și alte porturi³⁰.

Pentru rezolvarea problemelor comerciale în 1900 la Sulina își va avea sediul un număr însemnat de agenții consulare³¹ Anglia — viceconsulat; Austria — consulat; Belgia — agenție consulară; Danemarca — viceconsulat; Grecia — viceconsulat; Olanda — viceconsulat; Rusia — viceconsulat; Turcia — viceconsulat; Turcia — viceconsulat;

Aveau agenții companiile de vapoare³²: „Serviciul maritim român S.M.R.”, care avea și un vas de salvare la Sulina; Deutsche Levante Linie D.L.L. (Germania); Societatea „Lloyd Austriac” (Austria); Societatea „Florio et Rubatino” (Italia); Linia „Johston (Anglia); Linia „Westcott (Belgia); Compania „Messageries Maritimes” (Franța); Compania „Egea (Grecia).

Orașul Sulina s-a modernizat treptat odată cu dezvoltarea economică. S-au construit cheiuri, pontoane, debarcadere. O șosea modernă construită pe malul drept asigura circulația pe o distanță de 5 mile. Un trotuar de beton pentru pietoni, a fost construit de-a lungul acestei șosele în partea cea mai frecventă a orașului. Cantități importante de pietriș au fost transportate pentru efectuarea lucrărilor de întreținere a străzilor³³.

Iluminatul portului și cheiurilor era asigurat la început de felinare cu petrol pînă în 1903 cînd s-a trecut la iluminatul electric asigurînd o excelentă iluminare a cheiurilor pînă la 2 mile³⁴. Asigurarea cu apă potabilă a orașului a început prin construirea instalațiilor necesare încă de la 1897 și au fost modernizate prin lucrările efectuate în 1931 care au asigurat Sulinei alimentarea cu apă potabilă suficientă pentru nevoile sale de atunci³⁵. Sulina a fost legată încă de la 1857 de Galați și Tulcea printr-o linie telegrafică³⁶. În 1903 a fost stabilită o linie telefonică între Tulcea și Sulina³⁷. Ținînd cont de situația specială a orașului, situat într-o regiune mlăștinoasă, ce îngreuna substanțial practicarea agriculturii și creșterii vitelor, statutul de porto-franc permițea Sulinei aprovizionarea în condiții avantajoase, scutind și de taxe de navigație vasele care aprovizionau orașul cu alimente.

În această perioadă s-au construit la Sulina cu sprijinul C.E.D.-ului, două spitale dotate cu instalații moderne de spitalizare, care asigurau consultații și spitalizarea personalului C.E.D., populației orașului și marinarilor care erau în trecere prin port. De remarcă că personalul muncitor de la Atelierele C.E.D. beneficiau de consultații și spitalizare gratuită³⁸. S-au luat măsuri de creșterea igienei orașului, prin asanarea terenurilor mlăștinoase, care au dus la diminuarea substanțială a numărului bolnavilor de malarie.

Existau la Sulina cîteva școli primare și o școală profesională pentru fete. La începutul secolului XX a fost construit un gimnaziu destinat copiilor orașului. Comisia Europeană a sprijinit și încurajat din punct de vedere material crearea și întreținerea acestor școli³⁷. Au fost editate ziare și reviste locale de către tipogranile din Sulina: „Gazeta Sulinei” 1906; „Analele Sulinei” 1921; „Delta Sulinei” 1922; „Curierul Sulinei” 1925;. Aici au trăit oameni de seamă ai României cum a fost Jean Bart și George

PL. VI FIG. 1 SPITALUL CENTRAL DIN SULINA

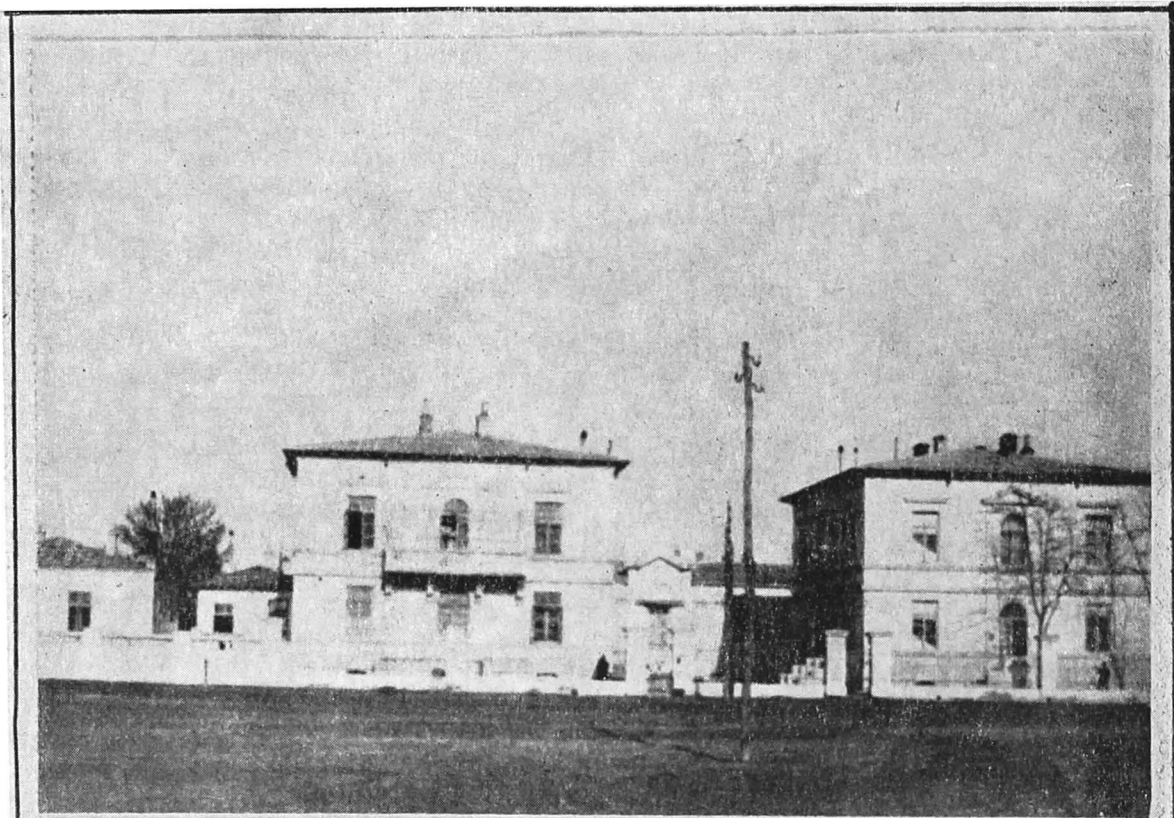
FIG. 2 SPITALUL DE BOLI CONTAGIOASE

PL. VI 1. HOPITAL CENTRAL À SOULINA.

2. HOPITAL DES MALADIES ÉPIDÉMIQUES.

DIE VI-TE TAFEL: 1. DAS HAUPTSPITAL VON SULINA.

2. DAS ANSTECKENDEKRANKHEITEN-SPITAL C.E.D.



Georgescu. Cu sprijinul material al C.E.D.-ului s-a amenajat plaja și s-au trimis la Sulina colonii de copii și școlari, contribuind și la transformarea orașului într-o stațiune balneară și centru turistic.

În „Curierul Sulinei” din 4 iulie 1926 într-un articol intitulat „*Turiștii din Sulina*” se spunea: „... în Sulina sînt 3.000 de turiști veniți să-și petreacă concediile de odihnă”.

CONSIDERAȚII FINALE

Realizările importante ale C.E.D.-ului au făcut ca Sulina să devină în perioada interbelică un port de primă clasă a Mării Negre. Cea mai mare parte a comerțului românesc s-a putut face la afirșitul secolului XIX și începutul secolului XX pe la gurile Dunării. Această cale a facilitat accesul României la piața europeană permițînd relații comerciale mai largi cu statele occidentale dezvoltate, salvînd-o de pericolul dependenței absolute de statele Europei Centrale.

Rezultatele activității portului franc Sulina au fost apreciate atît în cercurile politice cît și în cele științifice, Mihail Kogălniceanu a fost un apărător statornic al regimului portului franc, afirmînd în desele sale luări de cuvînt că: „a lua hotărîre de suprimare a statului de porto-franc înseamnă a-i da o lovitură de moarte orașului Sulina”.⁴⁰

Regele Carol I își exprimă adeviziunea sa față de lucrările efectuate pe brațul Sulina în discursul din 17 mai 1894 spunînd: „Am asistat cu o mare plăcere la inaugurarea lucrărilor din brațul Sulina și apreciez în mod deosebit eminentele servicii pe care Comisia și le-a adus prin lucrările sale la dezvoltarea comerțului și navigației pe Dunărea de Jos”.⁴¹

D. A. Sturdza (prim ministru al României analizînd într-un discurs din 4 mai 1908 activitatea C.E.D.-ului la gurile Dunării afirma ca urmare a acestor lucrări considerabile, Sulina a devenit cu adîncimea actuală a albiei un port de primă clasă în Marea Neagră. Ceea ce privește rezultatele economice ale acestei îmbunătățiri ele s-au manifestat prin: „creșterea considerabilă a exportului de cereale, scăderea cheltuielilor legate de transport și prin dezvoltarea tonajului vaselor”.⁴²

Privilegiul de porto-franc a conferit Sulinei nu numai un rol important la import și export, dar și de intermediar în cadrul relațiilor de schimb între țările occidentale și întreaga zonă de la Dunărea de Jos, escază pentru produsele vest-europene spre regiuni ca Transilvania, Ungaria, Serbia și Bulgaria și în oarecare măsură, piața de valorificare a produselor acestor provincii sau țări.

NOTE

1. K. Marx, *Articolul al șaptelea*, în K. Marx, F. Engels, *Opere*, vol 9, Ed. pol., București 1959, p. 418.

2. Prin port-franc se înțelege un teritoriu (port, oraș sau cartier din port) neutralizat din punct de vedere vamal, unde toate navele indiferent de natura lor, pot fi debarcate, depozitate, manipulate, transformate, prelucrate și exploatate, fără nici o formalitate sau restricție, și fără să achite vre-o taxă vamală, doar dacă ele intră

în interiorul țării. Portul-franc s-a bucurat și de o altă favoare deosebit de însemnată: erau scutite de orice taxă la import toate produsele străine consumate în interiorul lor. Vezi: Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port-franc*, Ed. A. R.S.R. București, 1976, p. 29.

3. Vezi: Mihail Kogălniceanu, I. D. Popovici, D. A. Sturdza, în: *Monitorul oficial al României*, nr. 120 din 4/16 mai 1874; *Correspondance comerciale din Galați*, 1878—

PL. VII FIG. 1 GIMNAZIUL DIN SULINA (1918—1940)

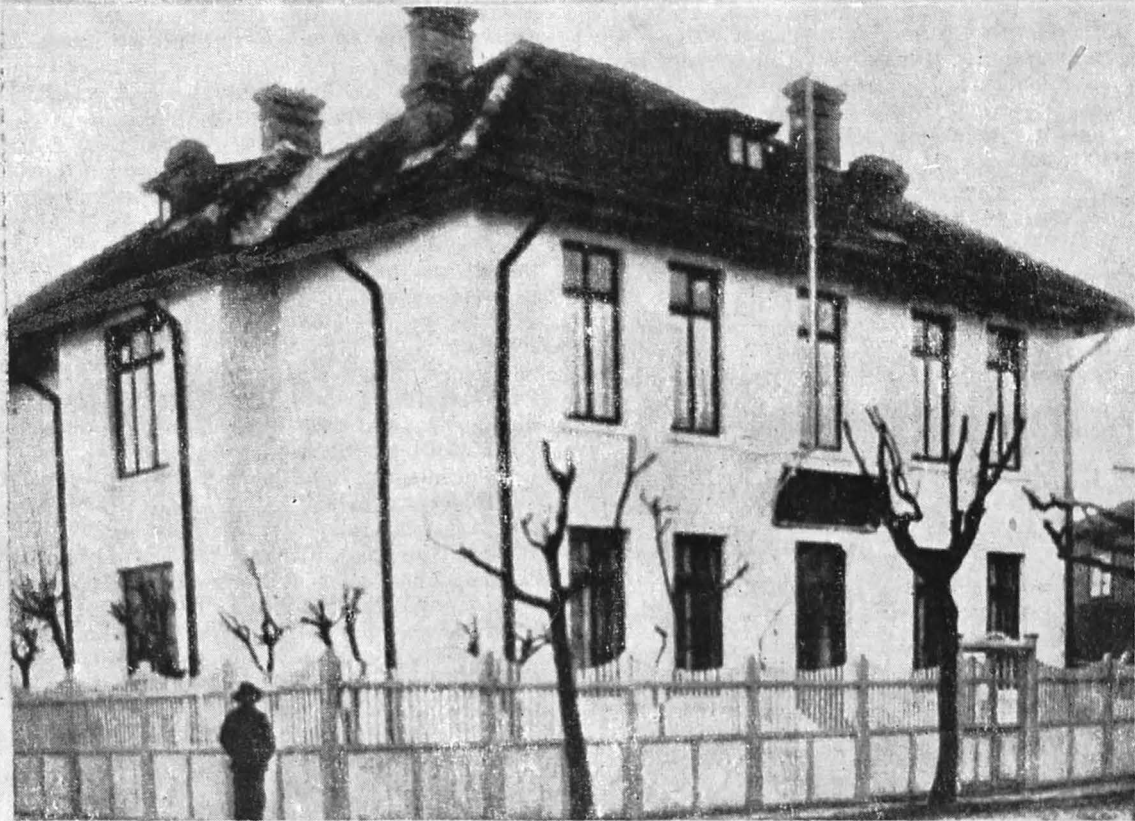
FIG. 2 PUBLICAȚII EDITATE LA SULINA

PL. VII I LE GYMNASSE DE SOULINA (1918—1940).

2. PUBLICATIONS PARUES À SOULINA.

DIE VII-TE TAFEL: 1. DAS GYMNASIUM VON SULINA.

2. DIE PUBLIKATIONEN DIE SIE HABEN IN SULINA HERAUSGEGEBEN.



ANUL I, NR. 2 20 IANUARIE, 1927 Ziua Nașterii nr. 207

GAZETA SULINEI

ZIAR AL INTERESULOR LOCALE
SUB DIRECTIONEA UNUI COMITET

ANUNȚURI: nr. 10 100 nr. 20 200 nr. 30 300 nr. 40 400 nr. 50 500	IMPE DE C. ȘI P. L. U. A. REGISTRUL DE ADMINISTRATIE Strada Școlii, Poșta nr. 11, P. S.	REDACTIA Strada Școlii nr. 11, P. S. Poșta nr. 11, P. S. Telefon nr. 111
---	---	--

Starea Orașului Sulina.
Comunicat de Șt. P. S.

La starea orașului Sulina, în ziua de azi, se poate observa o înflorire în toate direcțiile. În special în domeniul construcțiilor, care sunt în curs de finalizare sau în curs de execuție. Aceste construcții sunt atât rezidențiale, cât și industriale. În plus, se observă o creștere a comerțului și a industriei locale. Aceste schimbări sunt datorate în mare măsură eforturilor comitetului de direcție și ale autorităților locale.

O altă întreprindere.
În ziua de azi, se poate observa o înflorire în toate direcțiile. În special în domeniul construcțiilor, care sunt în curs de finalizare sau în curs de execuție. Aceste construcții sunt atât rezidențiale, cât și industriale. În plus, se observă o creștere a comerțului și a industriei locale. Aceste schimbări sunt datorate în mare măsură eforturilor comitetului de direcție și ale autorităților locale.

INFORMAȚII

Se anunță că în ziua de azi, se poate observa o înflorire în toate direcțiile. În special în domeniul construcțiilor, care sunt în curs de finalizare sau în curs de execuție. Aceste construcții sunt atât rezidențiale, cât și industriale. În plus, se observă o creștere a comerțului și a industriei locale. Aceste schimbări sunt datorate în mare măsură eforturilor comitetului de direcție și ale autorităților locale.

- 1882; *L'économie roumaine*, I, 7/19 august 1875, etc.
4. Vezi: *La Commission Européenne du Danube*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931, pg. 98, 268, 285, 311, 314; M. D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, I, V. Socecu, București, 1904, pp. 267, 301—303—304.
 5. Vezi: *Tratatele internaționale ale României 1354—1920*, Ed. științifică, București, 1975, p. 161.
 6. *La Commission Européenne du Danube*, pp. 311—312.
 7. Tudor Mateescu, *Documente privind istoria Dobrogei*, Direcția Generală a Arhivelor Statului, București, 1975, pg. 222—226.
 8. *Regulament provizoriu pentru poliția navigației pe Dunărea de Jos între Isaccea și Sulina, întocmite de Comisia Europeană a Dunării*, în *Tratatele internaționale ale României 1354—1920*, p. 169; *Regulament provizoriu pentru poliția portului de radă Sulina*, p. 169; Hotărîre a Comisiei Europene a Dunării cu privire la Tariful provizoriu al drepturilor de navigație aplicabile la gura brațului Sulina, p. 180.
 9. *Act public privind la navigația de la gurile Dunării*, în *Tratatele internaționale ale României* . . . , p. 180.
 10. *Regulament de navigație și poliție întocmit de Comisia Europeană a Dunării aplicabil părții din Dunăre dintre Galați și gurile fluviului în Tratatele internaționale ale României 1354—1920* . . . p. 195.
 11. *La Commission Européenne du Danube*, p. 313.
 12. *Tratat de pace*, articolul 53, în: *Tratatele internaționale ale României 1354—1920* . . . , p. 231.
 13. *Monitorul oficial al României*, din 15 febr. 1880.
 14. *La Commission Européenne du Danube*, p. 314.
 15. *Enciclopedia României*, vol. IV, A. S.P.E.R., București, 1941, pp. 124—126.
 16. *ibidem*, p. 125.
 17. *La Commission Européenne du Danube*, p. 314.
 18. *ibidem*, p. 314.
 19. *ibidem*, p. 314.
 20. *ibidem*, pp. 314—315.
 21. *ibidem*, p. 315.
 22. *Correspondance commerciale*, Iași, 1837—1841, tom. 3, f. 331—333.
 23. *ibidem*, 1842—1848, tom. 4, f. 61.
 24. *Commission Européenne du Danube*, p. 202.
 25. *ibidem*, pp. 203—208; 211.
 26. *ibidem*, p. 204.
 27. *ibidem*, pp. 204—205.
 28. *ibidem*, p. 367.
 29. *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, pp. 851—854.
 30. *La Commission Européenne du Danube*, pp. 251—253; 342—344.
 31. *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, p. 897
 32. *ibidem*, pp. 898—900.
 33. *La Commission Européenne du Danube*, p. 346.
 34. *ibidem*, pp. 346—347.
 35. *ibidem*, p. 347.
 36. *ibidem*, p. 348.
 37. *ibidem*, p. 348.
 38. *ibidem*, p. 347.
 39. *ibidem*, pp. 343—344.
 40. *Monitorul oficial al României*, din 15 februarie 1880.
 41. *La Commission Européenne du Danube*, pp. 390—398.
 42. *ibidem*, 390—398.

SOULINA — PORTO-FRANC (Résumé)

Le port de Soulina présentait un caractère tout à fait particulier. Au point de vue douanier, c'était un port franc; mais comme cette franchise découle de la consécration par l'article 53 du Traité de Berlin de 1878 de l'état de choses antérieur à ce traité, elle avait sa source dans le droit international. Au point de vue de son administration, à la différence des autres ports du bas Danube, pour les questions relatives à la police de la navigation, le port de Soulina relevait de la Commission Européenne.

Le 29 avril 1870, la Sublime Porte avait décidé de constituer Soulina en port franc en exemptant des droits de douane les marchandises entrées dans le port qui en étaient réexportées, à l'exception cependant des marchandises dont l'exportation était prohibée. A la suite du changement de souveraineté résultant

du Traité de Berlin, la Roumanie reconnut, que la franchise du port de Soulina était de droit, comme résultant de ce traité et elle la confirma. Le statut de port franc a duré jusqu'en 1939, quand, par le nouveau traité conclu par les États riverains, la Soulina a cessé d'être un port franc.

Les avantages que le commerce et la navigation avait tirés des travaux exécutés par la Commission Européenne aux embouchures du Danube et la contribution importante que l'activité de la Commission avait apportée au développement du commerce ont mené à la prospérité de la Soulina. A Soulina, on a construit dans cette période un hôpital, un atelier de réparations des embarquations, des digues, deux phares modernes. On a construit une route ayant, une longueur de 2 milles, le long de la phalèse, une usine d'eau et une

usine électrique. L'industrie de la ville était représentée par l'Entreprise «Giovani Carnana» (fonderie et réparations navales), trois moulins à vapeurs et par 69 petites entreprises.

Un grand nombre d'agences consulaires ont en le siège à Sulina, envue de résoudre les problèmes du commerce. Pour résoudre les problèmes concernant la navigation fluviale les compagnes commerciales roumaines et étrangères avaient le siège à Sulina. Il y avait à Sulina quelques écoles primaires et une école

de école de mètres pour les jeunes filles et un lycée. On a édité à Sulina des journaux et des revues par les imprimeries locales comme: «Gazeta Sulinei», «Analele Sulinei», «Delta Sulinei», «Curierul Sulinei».

J. Bart, G. Georgescu et d'autres personnalités de la culture roumaine ont vécu à Sulina.

Il faut reconnaître que ces résultats ont été appréciés aussi bien dans les milieux officiels que dans les milieux scientifiques.

SULINA — PORTO-FRANC (Zusammenfassung)

Der Hafensstadt Sulina bekanntmacht eine besondere Natur. Betreffend seiner Zollnatur war Sulina Porto-franc. Diese Freiheit hat durch der 53 Aufsatz der Abhandlung von Berlin in 1878 Jahr konsekriert. Die Quelle dieses Abhandlung sich in die International-rechtswissenschaft findet.

Betreffs seine Administration darstellt der Hafensstadt Sulina ein andere Charakter als alle Hafensstädte der Donau. Die Fragen der Schiffort des Haffensstadt Sulina haben von Europäische Kommission bestimmt.

Um 29 April 1870, das Ottomanisch Imperium hat Sulina als Porto-franc beschliesst konstituieren. Die Statut von Porto-Franc hat bis 1939 Jahr dauert. In diesem Jahr beschliessen die Donaustaaten das Ende der Statut von Porto-franc.

Das Beitrag des Europäische Kommission war den Entwicklung und die Prosperität des

Hafensstadt Sulina. In diese Periode haben in Sulina ein Reparaturarbeitsraum, zwei modernen Leichttürme bauen. Auch bauen eine Landstrasse (zwei Meile), ein Wasserwerk und ein Elektrischewerk. Die Industrie des Hafensstadt Sulina war: der Betri „Giovani Carnana“ (die Schiffereparatur) drei Dämpfemuhlen und 69 Kleine Betriebe.

Auch hatten zahlreiche Konsulate ihren Litz in Sulina. Hier haben die Handelsfragen und Schiffartsfragen sich gelöst. In Sulina waren ein Gimnasium und ein Lyceum gibt. Auch haben in Sulina die Publikationen (zum Beispiel: „Gazeta Sulinei“, „Analele Sulinei“, „Delta Sulinei“, „Curierul Sulinei“) herausgegeben.

J. Bart, G. Georgescu und andere Personalitätē waren in Sulina gelebt. Sie waren in die offiziell und wissenschaftliche Umwelt erkennt.